

UDRUGA POMORSKIH STROJARA SPLIT

UDK: 061.23(497.583 Split):629.5

Primljeno: 5. II. 2013.

Pregledni rad

MIRJA LOVRIC

Hrvatski pomorski muzej Split

Glagoljaša 18

21000 Split, HR

Svi oblici udruživanja u konačnici su i rezultat određenog stupnja razvoja društveno-gospodarsko-socijalnih odnosa te postojećih državnopolitičkih prilika. Razna udruženja i organizacije zapravo se uvijek javljaju iz konteksta spomenutog, a sve kako bi djelovali kao opće javne tribine, mjesta i skupovi gdje se polemizira, u svrhu promjena i unaprjeđenja određene djelatnosti. Tema članka jedna je od najdugovječnijih splitskih udruga, koja je od samog početka djelovala kao jedinstven mehanizam, sa svrhom unaprjeđenja struke. Ne gubeći svoj smisao, odnosno ne poprimajući simbolično značenje, ostala je to do danas.

Prvotno putem svojih predstavnika, potom kao sekcija, podružnica te samostalno udruženje djeluje, uz prekid tijekom Drugoga svjetskog rata, 79 godina. U 2013. godini obilježava 80 godina svojeg postojanja, kao najstarija pomorska udruga u Hrvatskoj.

Ključne riječi: pomorski strojari, udruženje, 20. stoljeće

PRVE POMORSKE UDRUGE

Prateći pojavu i razvoj ne samo strojarских pomorskih udruga, odnosno udruženja (termin koji se umnogome upotrebljava u različitim izvorima, a rabić ćemo ga i mi, budući da implicira skupinu, veći broj osoba dobrovolj-

no združenih nastojanjima prema zajedničkom cilju), očito je kako su se ona pojavila krajem 19. i početkom 20. stoljeća. To nije nimalo slučajno, budući da je riječ o razdoblju kad je svjetsko pomorstvo u punom zamahu, zbog niza aktivnosti, od izgradnje dvaju kanala, Sueskog (1869.) i Panamskog (1903.), preko industrijskog razvoja kao poticaja formiranju trgovačkih flota, do upotrebe parnog pogona u pomorskom prometu, koji je oko 1900. doživio vrhunac. Istodobno, kapitalistički društveni odnos iznjedrio je uz klasu kapitalista i golemu klasu najamne, dakle i pomorske radne snage.

Prvo pomorsko udruženje pojavilo se u Velikoj Britaniji godine 1894. pod nazivom *The Navy League*. Riječ je, međutim, više o građanskom udruženju, koje je populariziranjem posebno trgovačke mornarice djelovalo u cilju zaštite jednog imperija. Slijedi Njemačka i udruženje *Der Deutsche Flotten-Verein*, osnovano 1896. godine, kojeg je osnovna zadaća poticanje nacionalne svijesti njemačkog naroda, radi formiranja jake, posebno ratne, ali i trgovačke mornarice. Utjecajne su i udruge *Lega navale italiana*, osnovana 1899. godine, te austrijska pomorska udruga *Osterreichisher Flottenverein*, osnovana 1904. godine.¹

Kada je o domicilnim udruženjima riječ, nezaobilazna je dubrovačka *Jugoslavenska pomorska matica*, iz godine 1919., i splitska *Jadranska straža*, osnovana 1922. godine. Značajnija je *Jugoslavenska pomorska matica*, budući da su njezino članstvo činili pomorci koji su se ponajprije bavili socijalnim i gospodarstvenim nepravilnostima u kojima pomorci rade i žive. *Jadranska straža*, međutim, više je pomorsko-promidžbena građanska organizacija, s programom utemeljenim na rodoljubnom cilju oslobođenja prepuštenog dijela hrvatske obale i njegova povratka *pod okrilje domovine*.

POČECI STRUKOVNOG UDRUŽIVANJA POMORACA

U žarištu našeg zanimanja su strukovne pomorske udruge koje su se, na početku, formirale iz redova nezaposlenih i nezadovoljnih te obespravljenih pomoraca. U organizacijskom smislu prve udruge pomoraca više nalikuju na sindikalna udruženja, iz kojih će se u budućnosti i formirati sindikalne organizacije.

Nakon Prvoga svjetskog rata, naime, pojavio se velik broj nezaposlenih hrvatskih pomoraca. Hrvatski su pomorci, naime, činili gotovo 80 % od sveukupnog osoblja na trgovačkim brodovima Austro-Ugarske Monarhije. Nakon podjele Austrougarske trgovačke mornarice između Kraljevine SHS i Italije

(1919. i 1920. godine) hrvatski su pomorci masovno bili otpušteni ili pak nisu htjeli dalje ploviti na brodovima koji su, podjelom, pripali Kraljevini Italiji. Nerazmjer između broja *ukrcanih* i *neukrcanih* pomoraca imao je za posljedicu golemo izrabljivanje onih prvih. Jer brodovlasnički kapital je (o)jačao, osnivaju se dionička društva, a brodsko osoblje sve više postaje običnim najamnim radnicima. Strukovni kolektivni ugovori ne postoje, osnovna prava iz rada, odnosno plaće, naknade za prekovremeni i smjenski rad nisu regulirani ni u naznakama pravilnika, radno vrijeme gotovo da je bilo neograničeno, odgovornost brodovlasnika prema bolesnom ili ozlijeđenom pomorcima nije postojala. Štoviše, ma koliko to nevjerojatno bilo, primjenjivale su se odredbe Političkog edikta o austrijskoj trgovačkoj mornarici (*Editto politico di navigazione mercantile austriaca*) što ga je godine 1774. izdala Marija Terezija. Riječ je o pravnim propisima za pomorsku plovidbu (i pomorsku trgovinu) koji su kao kodeks pomorskog prava (dijelom) ostali na snazi sve do 1941. godine, odnosno punu 171 godinu.

Prvo organizirano udruženje pomoraca, bez obzira na struku, formirano je u Rijeci, gdje su, pri Narodnom vijeću Sušaka - Rijeke, pomorci osnovali svoj Pododbor za pomorstvo, koji je 29. XI. 1918. godine sazvao svoju prvu skupštinu. Tada se konstituirala privremena uprava Saveza jugoslavenskih pomoraca, koja se premješta u Bakar.² Istodobno, u cilju što brojnijeg okupljanja pomoraca iz Bakra, osnivaju se sekcije-udruženja Saveza, i to u Šibeniku, Splitu i Dubrovniku. Nakon četiri godine Savez je u Bakru 1922. godine održao svoj prvi kongres: *Dne. 28, 29. i 30. Srpnja o.g. obdržavao se je u Bakru I. Kongres Saveza Jugoslavenskih pomoraca. Bilo je prisutno oko 30 delegata iz svih sekcija udruženja pomoraca i iz svih strukovnih kategorija, koji su zastupali oko 5000 organiziranih pomoraca.*³

Značenje Kongresa valja sagledati u činjenici da je on prvi put organizirano okupio delegate kao predstavnike pomoraca svih pomoračkih struka i zvanja.

Savez se ubrzo počeo obraćati pomorcima javnim proglasima i obznani-
vanjem:

Savez Pomoraca uputio je svojim pomorcima proglas, u kojem ih upozoruje na najreakcionarniju ofenzivu na pomorsku radnu klasu, koju počese da provode brodovlasnici duge plovidbe ... Ovi brodovlasnici su počeli otklanjati svaki ugovor o zaposlenju, samovlasno snizavati plate, hranu i broj posade, a dirnuli su i u radno vrijeme. Oni nastoje da unište i Savez pomoraca, jer u njem gledaju glavnog bra-

*nitelja pomoraca ... Na kraju se upozoruju pomorci, da su brodovlasnici navijestili borbu Savezu Pomoraca ...*⁴

Izrabljivanje, socijalna nepravda i ljudsko poniženje pomoraca također su gotovo svakodnevne vijesti iz Splitske sekcije Saveza objavljivane u *Novom dobu*.

Konačno, Savez jugoslavenskih pomoraca izdao je proglas kojim je sve pomorce pozvao na organiziranu obustavu rada. Štrajk pomoraca male obalne plovidbe započeo je, dakle, u ponoć između 20. i 21. lipnja 1923. godine i bio je jedan od dotad najmasovnijih pokreta hrvatskih pomoraca. U štrajku koji je proveden od Sušaka do Kotora sudjelovalo je 1280 pomoraca, sa 65 parobroda male obalne plovidbe od ukupno njih 72, a štrajk je trajao punih 60 dana, do 25. kolovoza 1923. godine.⁵ Štrajk, međutim, nije uspio. Štoviše, vodstvo štrajka stavljeno je na crnu listu, s nemogućnošću zaposlenja; svaki pojedinačni pokušaj suprotstavljanja pomoraca okarakterizirao bi se kao buntovan, slijedio je obvezan iskrcaj, uz posebnu napomenu u moreplovnicu o neposlušnosti, što je opet onemogućavalo daljnje zaposlenje.

Posljedica neuspjelog štrajka bilo je, međutim, i slabljenje ugleda Saveza jugoslavenskih pomoraca, i to među samim pomorcima. Članstvo se osipalo, a nezaposlenost je rasla: *Prema bilješkama ureda pomoraca kao i po knjižicama plovidbe, matrikulama, u Splitu će biti oko 1500 besposlenih pomoraca ...*⁶

KLUB POMORSKIH STROJARA SUŠAK I SPLITSKA PODRUŽNICA

Slabljenje Saveza rezultiralo je stvaranjem zasebnih, odnosno strukovnih klubova i udruženja pomoraca.

*Prekolanjski štrajk naših pomoraca zadao je osjetljiv udarac njihovoj profesionalnoj organizaciji, Savezu jugoslovenskih pomoraca... Međutim u novije vrijeme osjeća se u redovima naših pomoraca sve jača potreba i težnja za organizacijom, pa ona i dolazi do izražaja. Ali ovaj put na užoj osnovi. Pred kratko vrijeme, osnovan je u Sušaku "Klub pomorskih strojara". On doduše, ne djeluje legalno, ali je već uputio na odobrenje nadležnoj vlasti svoja pravila, pa čim stigne njihova potvrda, klub će započeti da sprovodi svoj organizatorni zadatak, t. j. da okupi i poveže u jednu cjelinu sve jugoslovenske pomorske strojare. Njih imade u svemu oko 300, a već do sada se je, u načelu, izjavilo njih 180 pripravnima, da se začlane u klub.*⁷

Klub pomorskih strojara - Sušak utemeljen je godine 1925., no u zakonskom smislu stekao je pravo javnog djelovanja u studenom 1926. godine.⁸ Prve aktivnosti Kluba bile su usmjerene na osnivanje podružnica, i to prvenstveno

u Splitu i Dubrovniku. O važnosti splitske podružnice svjedoči i podatak da je prvi dopredsjednik Kluba pomorskih strojara bio njezin član Matko Perić. Nadalje, ako je cijeniti temeljem napisa u dnevnom tisku, kao što je splitsko *Novo doba*, za razdoblje od 1926. do 1930. godine članovi splitske podružnice najaktivniji su sudionici konferencija, sastanaka i glavnih skupština Kluba na Sušaku.

Valja spomenuti i podatak da se je upravo u Splitu, s obzirom na djelovanje Direkcije pomorskog saobraćaja Kraljevine SHS i Jugoslavije, steklo pravo polaganja stručnih ispita za pomorske strojare. S dužnom pažnjom vijest o tome donosi *Novo doba* uz istaknuti naslov *Prvi ispiti pomorskih strojara u Splitu: Premještenjem Direkcije Pom. Saobraćaja (Pomorske Oblasti), u Split, obavljahu se ovih dana po prvi put u našem gradu ispiti pom. strojara, i to kod mašinskog odjeljenja spomenute Direkcije. Ispitu se je prijavio veliki broj kandidata, iz svih djelova našeg primorja, 29 na broju ...*⁹

Nadalje, u Splitu je 1925. godine počela s radom Pomorsko strojarska škola: *Početak ove školske godine otvara se u Splitu, pri srednjoj tehničkoj školi, prvi razred novo osnovane pomorsko-strojarske škole. Ovo je napokon prva i jedina škola ove vrsti kod nas ...*¹⁰

SPLITSKA SEKCIJA ČASNIKA STROJA

Članstvo splitske podružnice Kluba pomorskih strojara - Sušak formiralo je 1933. godine *Sekciju časnika stroja*.¹¹ Iako su aktivnosti članova splitske Sekcije i dalje bile u suglasju s programom sušačke središnjice Kluba pomorskih strojara, a sve u cilju ostvarenja radnih i socijalnih prava pomorskih strojara te zaštite digniteta struke, ipak su vidljiva i razilaženja, i to ne na programskoj osnovi, nego više organizacijske i hijerarhijske naravi, u smislu strateškog djelovanja Kluba. Posebno je to vidljivo u narednoj, 1934. godini, kada se otvoreno iznosi postojanje triju struja unutar Kluba, sušačke, splitske i dubrovačke: *U tome Klubu su zapravo postojale tri struje. Jedna splitskih pomorskih strojara, sa ambicijom da presele ovaj Klub u Split, jedna sa istom ambicijom samo za Dubrovnik, i konačno treća, najveća skupina sušačkih pomorskih strojara. Članovi tih triju skupina bili su u upravnom odboru. Razumljivo je da su se te tri skupine uvijek razilazile u mišljenjima i u radu, pa su zbog toga često nastajale razmirice u Klubu. Na jednoj strani bili su dubrovački i sušački strojari, a na drugoj splitska skupina strojara.*¹²

Istodobno, članstvo se razjedinilo i oko pitanja daljnjeg djelovanja u pregovorima sa *Savezom jugoslavenskih brodovlasnika sredozemne plovidbe*, koji je osnovan 1931. godine sa sjedištem u Splitu. Jedni su, naime, inzistirali na samostalnosti Kluba, dok su drugi bili priklonjeni ideji stvaranja *Federacije organizacija pomoraca* koja bi okupila članstvo svih, do tada, registriranih udruga i klubova.

Sve u svemu, u slučaj je moralo intervenirati i Predstojništvo Gradske policije u Sušaku, koje je 16. prosinca 1933. godine donijelo odluku o raspuštanju Upravnog i Nadzornog odbora Kluba pomorskih strojara i odlučilo: *...postaviti Klubu oblasnog povjerenika u osobi Törnara Stjepana, pristava Predstojništva ovogradske policije, koji će vršiti agende istoga u smislu klubskih pravila do redovite godišnje glavne skupštine ... koja se ima sazvati najkasnije do konca veljače god. 1934.*¹³ Zategnuti odnos između splitske Sekcije (odnosno *povjereništva* kako su ih nazivali u sušačkom Klubu) časnika stroja i sušačke struje te priklonjene joj dubrovačke struje Kluba bio je i uzrokom formalno-pravnog raskida sa Splitom. *Odlukom upravnog odbora Kluba pomorskih strojara u Sušaku donesenom na redovitoj svojoj sjednici održanoj 4. juna 1934 god. poništava se štampilja sa tekstem: Klub Pomorskih Strojara Povjereništvo Split sa općim upozorenjem, da povjereništvo potpisanog Kluba u Splitu ne postoji i ne smije postojati, te da se bilo kakovi dopisi, računi, obaveze ili ma šta drugo potpisano u ime bivšeg povjereništva potpisanog Kluba ovim proglašuje ništetnim. Nadalje svaka uporaba štampilje sa naznačenim tekstom povlači sobom krivičnu odgovornost prema postojećim zakonskim propisima. Ova odluka uslijedila je nakon opetovanog poziva bivšem povjereniku Kluba u Splitu, da Klubu povрати napomenutu štampailju, koji se tom pozivu do danas nije odazvao. Za Klub Pomorskih Strojara-Sušak: Potpretsjednik: Marijan Rizzotti. Tajnik: Gj. Vuksan.*¹⁴

Do izmirenja je, međutim, ipak došlo, i to umnogome zahvaljujući djelovanju dugogodišnjeg tajnika Kluba Đorđa Vuksana (Gj. Vuksan), o čemu je pisalo i splitsko *Novo doba* u članku pod naslovom *Klub pomorskih strojara - Glavna godišnja skupština u Sušaku - izmirenje sa opozicionim djelom splitskih članova*.¹⁵

UDRUŽENJE POMORSKIH STROJARA ČASNIKA JUGOSLAVENSKE TRGOVAČKE MORNARICE

Na temelju Sekcije časnika stroja, koja djeluje od 1933. godine, osnovano je u Splitu 1935. godine Udruženje pomorskih strojara časnika Jugoslavenske trgovačke mornarice. Pravila Udruženja časnika stroja trg. mornarice Jugo-

slavije – Split donesena su 3. lipnja 1935. godine prema Propisima Zakona o udruženjima, zborovima i dogovorima od 18. rujna 1931. godine. Pravilnik ima 67 odredaba, kojima se, uz naziv, sjedište, djelokrug i zadatke Udruženja te članstva i njihovih prava i obveza, definiraju *Organi Udruženja*, njihova *dužnost i prava* te odredbe kojima se određuje *prestanak rada* kao i *prihodi Udruženja*. Prva, odnosno konstituirajuća skupština Udruženja pomorskih strojara časnika Jugoslavenske trgovačke mornarice održana je 8. srpnja 1935. godine. Toma Jeličić izabran je za predsjednika Udruženja, prvi je potpredsjednik Paško Boški, a drugi potpredsjednik Marko Jovanović; izabrani su i članovi svih tijela propisanih Pravilnikom. Iz zapisnika sjednice vidljiva je programska aktivnost novoosnovanog Udruženja pomorskih strojara, i to: 1. *Da se najprije nadje mogućnost izdanja društvenog Glasnika, kojim će se prikupiti sve drugove strojare u jedno Udruženje sa sjedištem u Splitu.* 2. *Stupiti u hitne pregovore sa Penzionim Fondom u Ljubljani, koji će odobriti skraćeni rok plaćanja na 25 godina.* 3. *Stupiti u hitne pregovore sa Okružnim Uredom za osiguranje radnika u Splitu, koga će se pozvati da podupre predlog o poboljšanju pomorskih strojara i njihovog zapuštenog stanja.* 4. *Izdati legitimacije za sve upisane članove, koje će pored priložene fotografije sadržavati i Pravila.* 5. *Da se zatraži nadležnim putem kod Ministarstva Unutrašnjih dela, dulji rok za produljenim moreplovnicama, za članove koji su svršili vojnu obavezu, najmanje 5 (pet) godina.*¹⁶

Osim što je splitsko Udruženje pomorskih strojara ponajprije djelovalo u cilju ostvarenja socijalne skrbi, posebno zdravstvene i mirovinske zaštite, te ostvarenja radnih prava struke putem kolektivnog ugovora, aktivno se bavilo i pitanjem školovanja te polaganja stručnih ispita za pomorske strojare. Nadalje, povezali su se s članstvom ostalih staleških i strukovnih udruženja, od kuhara i konobara na brodovima do radiotelegrafista i zapovjednika, a surađivali su i sa splitskom Radničkom komorom.

Ipak, od njihovih aktivnosti vrijedi izdvojiti sudjelovanje na Pomorskoj konferenciji u Splitu, održanoj od 9. do 12. kolovoza 1937. godine. Istina, to nije prva konferencija na kojoj su se sastali predstavnici brodovlasnika i udruženja pomoraca (prva je održana također u Splitu, 12. i 13. listopada 1931. godine), ali je zato prva koja je završila s uspjehom. Na jednome su se mjestu okupili, naime, predstavnici Ministarstva saobraćaja te Ministarstva socijalne politike i narodnog zdravlja, zatim glavnih parobrodarskih društava (*Oceanije, Jugosl. Lloyda, Jadranske plovidbe, Dubrovačke plovidbe* i dr.) te predstavnici

Stručnog saveza pomoraca, organizacije pomoraca nižih zvanja, koja je osnovana u Splitu 1935. godine. Konferenciji su prisustvovali i predstavnici strukovnih udruženja zapovjednika, strojara, radiotelegrafista te ostalog brodskog osoblja. *Zastupane su bile na ovoj konferenciji i Radničke komore Zagreba i Splita, Središnja uprava za posredovanje rada, Središnji ured za osiguranje radnika, Banska uprava u Zagrebu i Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu.*¹⁷

Višednevno vijećanje završilo je donošenjem prijedloga za nekoliko pravilnika kojima će se i zakonski odrediti položaj pomoraca na brodovima Trgovačke mornarice. Sporazum je, naime, postignut o pitanju izdavanja pomorskih knjižica, zatim osposobljenja i kvalifikacija pomoraca, obveznog liječničkog pregleda cijelog brodskog osoblja te pitanju prehrane na brodovima, sve do sporazuma o osiguranju za slučaj iznemoglosti i smrti pomorca. Uspjeh splitske Pomorske konferencije razvidan je u idućoj, 1938. godini, kada je od siječnja do prosinca doneseno nekoliko pravilnika. Prvi, *Pravilnik o najmanjem broju posade na pomorsko trgovačkim brodovima*, stupio je na snagu 8. siječnja 1938. godine. Slijedi skupina pravilnika iz rujna 1938. godine; od *Pravilnika o osposobljavanju osoblja pomorsko trgovačke mornarice*, zatim *Pravilnika o lječarskom pregledu osoblja* te *Pravilnika o ishrani i stanovanju posade*, sve do *Pravilnika o uređenju zdravstvene službe na pomorskim brodovima*. Posljednji je *Pravilnik o uređenju i rasporedu radnog vremena na pomorskim trgovačkim brodovima*, od 28. prosinca 1938. godine, kojim se kao zakonska obveza poslodavca reguliralo osmosatno radno vrijeme.¹⁸

Središnja uprava za posredovanje rada izdala je u siječnju 1939. godine *Zbornik propisa za zaštitu pomoraca* sa svim tiskanim pravilnicima.¹⁹ Prije nepuna dva desetljeća takvo je što bilo nezamislivo.

UČLANJENJE UDRUŽENJA U SAVEZ HRVATSKIH PRIVATNIH NAMJEŠTENIKA

U onolikoj mjeri koliko su pomorski strojari, bez obzira je li riječ o sušačkom Klubu ili splitskom Udruženju, na početku svojeg djelovanja istupali s neutralnih pozicija nastojeći se ograditi od političke orijentacije ili sindikalne grupacije, s kraja tridesetih godina 20. stoljeća situacija se mijenja. Naime, pred sam početak Drugoga svjetskog rata posljedice svjetske ekonomske krize (iz 1933. godine), osim što su dovele do zaoštavanja međunarodnih odnosa, dovele su i do unutrašnjeg, u nekim zemljama posebno političkog poreme-

ćaja. Iz uskog kuta sagledavanja za potrebe predmetne teme, valja tek kratko navesti kako u spomenutom razdoblju u političkom životu Kraljevine SHS / Jugoslavije sve više djeluje Socijalistička radnička partija Jugoslavije, odnosno Komunistička partija Jugoslavije. Stranka je djelovala u ilegali, no njezini su članovi postupno ulazili u sve postojeće legalne organizacije, od sindikalnih do strukovnih saveza. Najjača i najbrojnija sindikalna organizacija u Kraljevini SHS / Jugoslaviji je Ujedinjeni radnički sindikalni savez Jugoslavije (URSSJ), skraćeno, Ujedinjeni radnički sindikati (URS). Iako je osnovan godine 1925., tek je 1938./39. godine vidljiv, po snazi masovnoga radničkog članstva, kad su mu se priključili i razni strukovni savezi, točnije njihove komunističke frakcije.

Razvidno je (iz izvora) postojanje nekoliko saveza, od, primjerice, Saveza bankarskih činovnika, Saveza zemljoradnika, Saveza osiguravajućih namještenika te Saveza hrvatskih privatnih namještenika (SHPN), sa sjedištem u Zagrebu, koji je imao svoju splitsku podružnicu.

Sve u svemu, upravo se ovom Savezu priključilo Udruženje časnika stroja Trgovačke mornarice, a time i Ujedinjenom radničkom sindikatu. Odluka o priklanjanju Savezu hrvatskih privatnih namještenika bila je sasvim transparentna i donesena na IV. glavnoj godišnjoj skupštini Udruženja, u veljači 1939. godine.²⁰

Od *Jadranske straže* do *Jugoslavenskog pomorca* u tisku je publiciran spomenuti organizacijski preokret splitskih strojara, a *Novo doba* objavilo je opširan članak uz naslov: *Strojari su prešli u SHPN*. Dakle: ... *Skupštini su prisustvovali delegati SHPN-a iz Zagreba, Stručnog Saveza pomoraca, Radničke komore, SHPN podruž. Split ... te g. F. I. Lupis kao predstavnik kapetana ... U ime saveza hrvatskih privatnih namještenika iz Zagreba, skupštinu je pozdravio delegat g. Bašić. On je govorio o borbi hrvatskih namještenika za ekonomsku i socijalnu pravdu i za bolji život. Istakao je potrebu zajedničke borbe pomoraca sa ostalim namještenicima, a napose je govorio o općoj zaštiti pomoraca, potrebi kolektivnog ugovora ... U borbi hrvatskog naroda – rekao je g. Bašić – i pomorci moraju imati udjela.*²¹

Ako je cijeniti prema izrazu *aklamacijom*, članstvo je uz neskriveno odobravanje donijelo odluku, a Skupština ... *ovlašćuje novoizabravni upravni odbor, da može Udruženje priključiti Savezu hrvatskih privatnih namještenika u Zagrebu kao potpuno samostalnu jedinicu ili kao sekciju pomenutog Saveza ... svi pomorci će se konačno boriti u zajednici sa ostalim hrvatskim organizacijama i hrvatskim narodom za bolji socijalni i ekonomski položaj.*²²

Na istoj godišnjoj skupštini splitski su strojari pisanim putem *pozvali* Klub pomorskih strojara na Sušaku da pristupi njihovom Udruženju, koje je u veljači 1939. godine brojilo 320 članova.

DJELOVANJE UDRUŽENJA DO POČETKA DRUGOGA SVJETSKOG RATA

Temeljem proučenih izvora razvidno je kako u godinama neposredno pred Drugi svjetski rat opada aktivnost strukovnih pomorskih udruženja te u njihovo ime sve više istupa Stručni savez pomoraca. Tako je u srpnju 1939. potpisan kolektivni ugovor između Saveza jugoslavenskih brodovlasnika i Stručnog saveza pomoraca, koji je stupio na snagu 1. kolovoza 1939. godine. O tome splitsko *Novo doba* donosi članke veličajući taj čin kao povijesni događaj koji je uslijedio nakon dvadeset godina borbe pomoraca. No, je li taj prvi *kolektivni ugovor hrvatskih pomoraca*²³ samo nemušta (pre)slika već donesenih pravilnika ili uistinu ugovor kojim se regulira radni odnos s poslodavcem, u smislu prava i obveza pomoraca iz rada, a za koja su se oni putem svojih udruženja doista borili dugi niz godina, sasvim je drugo pitanje.

Štoviše, kolektivni ugovor potpisan je pred sam početak Drugoga svjetskog rata, kad su pomorci već bili izloženi opasnosti plovidbe, posebno za putovanja u engleske luke i luke skandinavskih i baltičkih država te Sjevernog mora. Stoga je sve učestalije nezadovoljstvo cjelokupnih posada brodova, koje su zahtijevale poseban *ratni dodatak na plaću* kao i dodatno životno osiguranje za slučaj nesreće zbog neposredne ratne opasnosti.

Upravo je u vezi s ovim potonjim zabilježena (vrlo vjerojatno) posljednja aktivnost Udruženja pomorskih strojara časnika Jugoslavenske trgovačke mornarice, i to u Zagrebu, od 12. do 14. veljače 1940. godine. Tada je, naime, održan sastanak Stručnog saveza pomoraca, predstavnika brodovlasnika i tzv. Paritetnog odbora Hrvatskog radničkog saveza te posebno pozvanih predstavnika splitskih pomorskih strojara i radiotelegrafista. Dvodnevno vijećanje o temi nediscipline, odnosno svojevoljnog napuštanja brodova hrvatskih pomoraca u stranim lukama koje su već bile područja ratnih rizika, rezultiralo je odlukom kojom će se svaki neposlušni pomorac brisati iz članstva Stručnog saveza pomoraca.²⁴

Neposredno prije napada na Kraljevinu Jugoslaviju održana je u Splitu 30. ožujka 1941. godine posljednja skupština Stručnog saveza pomoraca. O

djelovanju Udruženja pomorskih strojara nakon kapitulacije Jugoslavije nije zabilježen (u dostupnim nam izvorima) nijedan podatak.

DRUGI SVJETSKI RAT I KLUB POMORACA U NEW YORKU

U kojoj je mjeri zahtjev pomoraca za *ratni dodatak na plaću* opravdan, razvidno je iz primjera nesreće od 18. studenoga 1939. godine. Tada je putnički parobrod *Carica Milica*, vlasništvo splitskog *Jugoslavenskog Lloyd*a, naišao u vodama istočne Engleske na njemačku magnetsku minu i dva dana poslije potonuo. Bila je to prva ratna žrtva Trgovačke mornarice Kraljevine Jugoslavije.

Brodovlasnici, okupljeni u Savez jugoslavenskih brodovlasnika, donose odluku kojom veći dio svoje prekooceanske flote administrativno premještaju, sa sjedištem u Engleskoj. Preostali dio Trgovačke mornarice upućuje se u manje rizična područja, uglavnom SAD i Kanadu. Zbog toga se povećao broj pomoraca u stranim lukama. Početkom 1940. godine izvan Mediterana nalazila se 71 plovna jedinica duge plovidbe i 2300 do 2500 pomoraca svih struka, ne uključujući one koji su tada plovili pod zastavama stranih zemalja.²⁵

Napad na Jugoslaviju u travnju 1941. godine zatekao je većinu hrvatskih pomoraca u Londonu te američkim lukama Baltimoreu i New Yorku. Bili su bez posla i sredstava za život, jer je bila riječ o ratnim brodolomcima, koji su se spasili s potopljenih brodova, i o pomorcima koji su svojevoljno napuštali brodove na kojima su uvjeti rada postajali sve teži. Brodovlasnici su, naime, u utrci za zaradom itekako (is)koristili ratno stanje na štetu pomoraca. Osim što su nastojali maksimalno uposliti svoje plovne jedinice, posadama istodobno nisu isplaćivali plaće temeljem kolektivnog ugovora iz 1939. godine, a dodijeljeni *ratni dodatak na plaću* u visini od 100 posto (ustanovljen sporazumom u kolovozu 1939.), ostao je teorijska kategorija.

Nezbrinutim brodolomcima i nezaposlenim pomorcima trebalo je, dakle, osigurati osnovno, smještaj i hranu. U tom pogledu najbolja je situacija bila u New Yorku. Naime, desetak pomoraca koji su se i prije Drugoga svjetskog rata sastajali u Hrvatskom kulturnom centru u New Yorku, osnovali su u siječnju 1941. godine Klub jugoslavenskih pomoraca. Osnovni zadatak Kluba bio je okupljanje pomoraca svih struka koje je rat zatekao u stranim lukama te skrb o njihovim osnovnim potrebama. S obzirom na razvoj ratnih događanja Klub je svoju aktivnost sve više usmjeravao na vođenje personalnih poslova u smislu aktiviranja pomoraca u savezničke konvoje te evidentiranja onih koji

su bili spremni ići u borbu kao posada brodova američkih konvoja. Klub jugoslavenskih pomoraca prestao je s radom u svibnju 1948. godine. Tijekom Drugoga svjetskog rata nije zabilježen nijedan podatak o aktivnosti pomorskih udruženja.

OSNIVANJE UDRUŽENJA POMORSKIH STROJARA SR HRVATSKE

Nakon Drugoga svjetskog rata trebalo je proći dulje vrijeme do ponovnog organiziranja pomorskih udruženja. U novostvorenoj državi FNRJ / SFRJ iz osnova su izmijenjeni društveno-gospodarski odnosi, posebno kada je 1950. godine stupio na snagu Zakon o predaji fabrika i poduzeća na upravljanje proizvođačima. To je vrijeme izmjene radnih i socijalnih odnosa.

Kada je o pomorcima riječ, neposredno nakon rata formira se jedinstvena organizacija, Savez pomorsko-lučkih i brodogradilišnih radnika i namještenika Jugoslavije. Glavni zadatak Saveza je organizirano djelovati i povezati sve pomorce, bez obzira na struku i zvanje, te općenito sve radnike i službenike pomorske djelatnosti. Stoga je formiran Akcioni odbor, koji se prvi put sastao u Splitu 5. svibnja 1945. godine, gdje su donesena prva pravila Saveza. Prvi kongres Saveza također je održan u Splitu, i to od 7. do 10. travnja 1946. godine, a od 9200 članova 1400 su bili pomorci. Središnja uprava Saveza premješta se iz Splita u Rijeku u siječnju 1947. godine, pod imenom Sindikat pomoraca, lučkih i brodogradilišnih radnika Jugoslavije. Naziv Sindikat radnika i službenika pomorske privrede Jugoslavije u upotrebi je od 1950. godine.²⁶ Istodobno se formiraju i sindikalni odbori pri brodarskim poduzećima kao i sindikalne podružnice na brodovima.

Postojanje sindikalne organizacije pa čak i podružnica na brodovima nije, međutim, moglo nadomjestiti potrebu za jednom sasvim drugačijom vrstom okupljanja pomoraca; to je razumljivo, jer *sindikat* je istoznačnica za *radnu organizaciju*, *radničko samoupravljanje* i sve ono što se podrazumijeva pod zakonski reguliranim radnim odnosom. U smislu ostvarivanja svojih prava pomorci više nisu prisiljeni samoinicijativno se organizirati i djelovati. Stoga se okupljaju na drugačijoj osnovi. To je šezdesetih godina 20. stoljeća podrazumijevalo društveno-kulturne aktivnosti, predavanja o gospodarskom, odnosno pomorskom prosperitetu zemlje; nezaobilazno je i ideološko obrazovanje, o onodobnom političkom sustavu, pa sve do aktivnosti zabavno-prigodničarske naravi.

Sve u svemu, nekoliko riječkih pomorskih strojara osnovalo je prvo poslijeratno pomoračko udruženje na strukovnoj osnovi. Riječ je o Udruženju pomorskih strojara Socijalističke Republike Hrvatske, koje je utemeljeno u Rijeci 1966. godine.²⁷ Osim u navedenim društveno-kulturno-ideološkim aktivnostima, smisao se Udruženja posebno ogleda u razumijevanju problema koji su svojstveni pomoračkoj djelatnosti. Time struka, međutim, nije postala uzgredna aktivnost. Štoviše, strojarstvo, odnosno zvanje brodstrojara biva, putem Udruženja, afirmirano kao multidisciplinarna djelatnost.

SPLITSKA PODRUŽNICA UDRUŽENJA POMORSKIH STROJARA SR HRVATSKE

Prva podružnica riječkog Udruženja pomorskih strojara osnovana je u Splitu 19. ožujka 1969. godine. Najavu o tome u rubrici *Pomorstvo* donosi *Slobodna Dalmacija*, pod naslovom *Sekcija pomorskih strojara: Danas će se u prostorijama Jadroslobodne održati osnivačka skupština Sekcije Udruženja pomorskih strojara Hrvatske. Udruženje postoji već dvije godine u Rijeci ... Očekuje se da će u Sekciji udruženja koja će se danas osnovati u Splitu biti zastupljeno oko 150 strojara, dok ih je u Udruženju oko 300.*²⁸

Glavni inicijator osnivanja Podružnice bio je Žarko Šošo, pomorski strojar I. klase. Na njegovo usmeno traženje održana je 13. ožujka 1969. godine sjednica Izvršnog odbora riječkog Udruženja pomorskih strojara, na kojoj se *dozvoljava osnivanje podružnice Split. Naziv podružnice*, stoji u dopisu što ga je potpisao predsjednik riječkog Udruženja Milorad Gotier, pomorski strojar I. klase, *će glasiti Udruženje pomorskih strojara S. R. Hrvatske Rijeka - Podružnica Split*. Stoga se u Splitu okuplja skupina pomorskih strojara koja čini Inicijativni odbor u sastavu: predsjednik Žarko Šošo te članovi Nikola Vukša, Oskar Magazinović, Dražen Ljubetić, Petar Trumbić, Mate Sabljčić i Pavao Babarović, sve pomorski strojari I. klase. Slijedilo je sazivanje Osnivačke skupštine Podružnice u Splitu na kojoj je bilo prisutno 27 pomorskih strojara. Tada je izabran Upravni odbor Podružnice, koji je imao sedam članova, te tajnik Davor Razmilić, pomorski strojar I. klase.²⁹

Nakon četiri godine djelovanja riječko Udruženje mijenja naziv u Udruženje pomorskih strojara SFRJ - Rijeka, i to na Izvanrednoj skupštini, koja je održana 30. lipnja 1970. godine. Sukladno tome i splitska podružnica djeluje pod novim imenom: Udruženje pomorskih strojara SFRJ - Rijeka, Podruž-

nica Split. U pravnom statusu podružnice ostaje sve do 1975. godine. Kako je razvidno iz riječko-splitske prepiske, u lipnju 1975. godine dolazi do *reorganizacije udruženja na amandmanskim principima*. Naime, na Izvanrednoj skupštini održanoj 19. lipnja 1975. godine riječki strojari donose novi Statut Udruženja, koje se od tada naziva Udruženje pomorskih strojara - Rijeka. Na taj način Podružnica Split zakonski prestaje postojati. Istodobno se savjetuje sazivanje osnivačke skupštine i osnivanje samostalnog udruženja pomorskih strojara u Splitu.

OSNIVANJE SAMOSTALNOG UDRUŽENJA POMORSKIH STROJARA U SPLITU

Nakon ukidanja splitske podružnice na inicijativu Nikole Dadića, pomorskog strojara I. klase (tada inspektora u splitskom poduzeću *Brodospas*), 10. ožujka 1976. godine sazvan je sastanak, radi formiranja Inicijativnog odbora i Osnivačke skupštine novoga i samostalnoga Udruženja pomorskih strojara Split. Zahvaljujući toj šesnaestorici entuzijasta, splitski pomorski strojari danas, kao udruga, mogu obilježiti 80 godina postojanja.

Na Osnivačkoj skupštini donesen je Statut Udruženja pomorskih strojara Split, a čast doživotnog počasnog predsjednika pripala je Petru Šakiću, pomorskom strojaru I. klase. Kao poznati pomorski stručnjak, koji je utemeljio Hrvatski registar brodova (nekad Jugoregistar), Petar Šakić ostao je zabilježen kao osoba koja je položila ispit za pomorskog strojara III. klase pri Kraljevsko-cesarskoj Pomorskoj vladi u Trstu 1908. godine te prvi, na osobno traženje, dobio *ovlaštenje* na hrvatskom jeziku. Za predsjednika Udruženja pomorskih strojara Split izabran je Nikola Dadić, imenovano je 10 članova Izvršnog odbora i po 3 člana Nadzornog odbora te Drugarskog suda.

Splitsko Udruženje djeluje po principu kluba zatvorenog tipa. Članstvo, dakle, čine strojari i pomorski strojari I. klase Trgovačke mornarice, zatim učenici pomorskih škola posljednje godine školovanja te pripravnici za zvanje oficira stroja sa završenom srednjom pomorskom ili tehničkom školom. U kojoj su mjeri strojari bili priklonjeni Udruženju sedamdesetih godina 20. stoljeća, govori i podatak da ja Udruženje brojilo 530 članova. Jedan od osnovnih zadataka, koji su definirali i Statutom iz 1976. godine, odnosio se na formiranje Saveza pomorskih strojara. Naime, osim splitskog i riječkog udruženja osnivaju se samostalna udruženja pomorskih strojara u Piranu, Zadru i Kotoru. Zajedno se

okupljaju u Zadru 18. prosinca 1976. godine i tada osnivaju Savez udruženja pomorskih strojara SFRJ sa sjedištem u Rijeci.³⁰ Ubrzo se Savezu priključuju novoosnovana samostalna udruženja u Dubrovniku i Malom Lošinj.

Djelovanje splitskog Udruženja u idućih deset godina, od 1976. do 1986., umnogome je usmjereno k rješavanju stručno-tehničkih problema pomorskog strojarstva. U tom smislu organiziraju se predavanja i stručne rasprave, a u cilju poboljšanja položaja pomorskih strojara angažirani su i u pripremi nacionalnih pravila te zakona iz područja pomorstva. Sudjelovanje u izradi prijedloga pravila međunarodnih pomorskih konvencija također je jedna od njihovih aktivnosti. Posebna pozornost pridaje se školovanju, te osamdesetih godina 20. stoljeća započinje suradnja s Pomorskim školskim centrom i Visokom pomorskom školom u Splitu.

Na osnovi novog Zakona o društvenim organizacijama i udruženjima građana iz 1985. godine Udruženje pomorskih strojara Split se preregistrira, odnosno prestaje biti udruga građana, te se upisuje u Registar društvenih organizacija. Ovom se izmjenom djelatnost Udruženja u biti ne mijenja osim u dijelu legislative po kojoj je Skupština Udruženja uskladila i 17. prosinca 1985. godine donijela novi Statut. Njime se definiraju *organi udruženja*, i to: Skupština, kao najviše upravljačko tijelo, zatim Kolegijalni izvršni organ, sa 11 članova, slijede 3 člana Odbora društvene kontrole, koji nadzire imovinu i cjelokupno financijsko poslovanje Udruženja, te naposljetku Drugarski sud, koji posreduje u slučajevima spora, a ima 3 člana. Ta zakonska izmjena i preregistracija izdvojena je u kontekstu aktivnosti splitskog Udruženja zato što ju je obavio samo Split. Naime, kako ostala samostalna udruženja pomorskih strojara to nisu napravila, pa se stoga nije moglo izvršiti ni zakonsko usklađivanje sa Savezom udruženja pomorskih strojara u Rijeci, to on prestaje s radom u siječnju 1986. godine.³¹

Za spomenuto razdoblje djelovanja splitskog Udruženja zanimljiva je jedna namjera. Naime, u Splitu je sedamdesetih godina 20. stoljeća osnovan Klub pomoraca, koji, međutim, nije uspio postati istinsko okupljalište pomoraca, bez obzira o kojoj je struci riječ. Ma koliko afirmativno djelovali u tom cilju, on se nikada nije ostvario. No zato je provedena u djelo namjera kako splitskog Udruženja tako i udruženja iz Rijeke i Malog Lošinja o ponovnom osnivanju saveza udruženja pomorskih strojara.

Ako je suditi po prepisci koja je pohranjena u arhivu splitskog Udruženja, razdoblje do kraja osamdesetih godina 20. stoljeća najaktivnije je u njihovu

djelovanju. Tada se ostvaruje i suradnja s pomorsko-brodarskim društvima, od *Jadroslobodne* i *Splitske plovidbe*, korčulanske *Mediterranske plovidbe* i *Slobodne plovidbe* Šibenik, preko *Brodospasa* i *Brodoremonta* Vranjic do *Brodogradilišta Split* i trogirskog *J. L. Mosora*, sve do splitskih pomorskih obrazovnih ustanova. Sveukupno je zabilježeno 13 podupirućih članova Udruženja.

Na početku devedesetih godina, nakon osamostaljenja Republike Hrvatske i Domovinskog rata, splitski pomorski strojari djeluju u skladu s onodobnim prilikama. Članstvo se stavlja na raspolaganje općinskom Kriznom štabu nudeći stručnu i svaku drugu pomoć u obrani grada i Republike Hrvatske. Budući da je više pomorskih strojara zaposleno u splitskom *Brodospasu*, koji je nakon rušenja mosta na Maslenici postavljao pontonski most, i članovi Udruženja u tome sudjeluju.

Vrijeme je to kada mnoga strukovna udruženja prestaju s radom. Godine 1991. rasformirao se, na primjer, Savez udruženja pomorskih strojara sa sjedištem u Rijeci kao i samostalno riječko udruženje.³² Iako u dostupnim izvorima nigdje nije zabilježen podatak o prestanku rada ostalih udruženja pomorskih strojara, na primjer, iz Malog Lošinja i Dubrovnika te Zadra, čini se kako danas nijedno od njih nije aktivno.

Usklađivanje Statuta te preregistracija na temelju Zakona o udrugama RH obavljani su na Izvanrednoj skupštini održanoj 11. prosinca 1997. godine.³³ Od tada pomorski strojari djeluju kao neprofitna organizacija pod imenom Udruga pomorskih strojara - Split. U osnovi, aktivnosti su im ostale iste. Putem članstva ponajprije nastoje povezati hrvatske pomorske strojare, posebno one koji plove na brodovima stranih brodarskih društava. Angažirani su u nadležnim tijelima prosvjetnih ustanova za pomorstvo. Redovito organiziraju stručne seminare i predavanja o novim postignućima u struci.

Udruga pomorskih strojara Split uključena je u provedbu STCW konvencije, kojom se definira način stjecanja svjedodžbi za pomorska zvanja. Riječ je o konvenciji koja je donesena u Londonu 7. srpnja 1979. godine, a kojom se regulira obrazovanje pomoraca na globalnoj razini.³⁴

Budući da su pomorci mobilna radna snaga, često dolazi do problema s njihovim kvalifikacijama jer se obrazovanje obavlja na temelju nacionalnih programa. Posljednjih godina posebno je to izraženo kod hrvatskih pomoraca, bez obzira na struku, jer oni svoje zaposlenje traže na brodovima u vlasništvu stranih brodarskih društava., Naime, broj školovanih hrvatskih pomora-

ca znatno, nažalost, premašuje kapacitet nacionalnih brodarskih kompanija. Zbog spomenutih nejasnoća o kvalifikacijama, i ne samo hrvatskih pomoraca, *International Maritime organization* (IMO) donio je *International Convention on Standards of Training-Cetrification and Watchkeeping for Seafarers*, odnosno STCW konvenciju. Njome se definira način obrazovanja pomoraca na globalnoj razini. U vezi s tim, splitski pomorski strojari surađuju s Ministarstvom pomorstva, prometa i veza kao i s pomorskim učilištima te Lučkom kapetanijom, a sve u cilju provedbe STCW konvencije.

IZDAVAČKA DJELATNOST

Udruga pomorskih strojara aktivna je u svojoj izdavačkoj djelatnosti. Navodimo izdanja Udruge.

1. *Glasnik Udruženja časnika stroja trgovačke mornarice Jugoslavije*, 1935. - 1938.

Format: 23,5 x 32 cm, jednobojni tisak na koloriranom papiru, bez ilustracija, do 20 str. Izdavač i vlasnik je Udruženje pomorskih strojara časnika Jugoslavenske trgovačke mornarice Split. Prvi je broj izašao 1. listopada 1935. godine. Odgovorni urednik bio je Paško Boški, a tiskao se u tiskari *Merkur* u Splitu.

Članovima se dijelio besplatno, a za ostale je cijena iznosila 5 dinara. Izlazio je jedanput mjesečno, a u drugoj, 1936. godini često kao dvobroj. *Glasnik* je osobito mnogo članaka posvetio problemima pomorskih strojara, ali je donosio i zakonsku legislativu. Određeni broj priloga bio je stručnog karaktera, iz područja brodstrojarstva. Posljednji broj izašao je u svibnju 1938. godine.

2. *Ukorak s vremenom*, 1988.

Format: 21 x 29,5 cm, omotni list u boji, neznatno ilustriran, do 40 str.

Izdavačka djelatnost Udruge pomorskih strojara Split započela je u ožujku 1988. godine, kada je izašao prvi broj glasila *Ukorak s vremenom*. U početku je bio tiskan na šapirografu. Glasilo uređuje Uređivački odbor Udruge, a izdaje se dvaput godišnje. Naklada je 500 primjeraka, koji se besplatno dostavljaju svim članovima Udruge te pomorskim školama, brodarskim društvima i ostalima koji podupiru rad Udruge.

Ukorak s vremenom stručni je list koji člancima i prilozima nastoji unaprijediti brodsko strojarstvo. Posebnu pozornost posvećuje stručnoj izobrazbi pomorskih strojara, kao i poboljšanju njihova statusa. Glasilo ima i rubriku *Vijesti iz Udruge*, a donosi i priloge kojima redovito obilježava maturalne go-

dišnjice splitskih brodstrojara. *Ukorak s vremenom* obično izlazi uoči blagdana sv. Duje i sv. Nikole.

3. *Monografija*, 1969. - 1999.

Format: 21 x 29,5 cm, omotni list u boji, ilustrirano, str. 48.

Jubilarna publikacija s kronološkim pregledom značajnijih događanja u pomorstvu općenito, a posebno u brodstrojarskoj struci. Popis svih važnijih članova Udruge koji su svojim entuzijazmom i pripadnosti struci pridonijeli radu i opstanku splitske Udruge. Vlastita naklada, u 300 primjeraka.

4. *Rječnik akronima*, 2003.

Autor: Boris Abramov, član Udruge pomorskih strojara Split. Nakladnik: Udruga pomorskih strojara Split, biblioteka *Klupska knjiga*.

Format: 15 x 21,5 cm, tvrdo ukoričeno, omotni list u boji, str. 300 + 400 dodaci. Vrijedno i korisno izdanje o kraticama, mjernim jedinicama te izrazima i simbolima koji se ponajprije upotrebljavaju u pomorstvu i brodskom strojarstvu, a i drugih koji se koriste u srodnim, odnosno pridruženim ili općim djelatnostima. Naklada: 1000 primjeraka.

BILJEŠKE

- ¹ Otokar Lahman: *Pomorske propagandne organizacije*. Pomorska enciklopedija sv. 6., Zagreb 1960., 228-230.
- ² Mirja Lovrić: *Hrvatska pomorska periodika do kraja XX. stoljeća*. Split 2008., 20.
- ³ *I. kongres Saveza Jugoslavenskih Pomoraca u Bakru*. Jugoslavenski pomorac, Zagreb II/1922., br. 15, 4.
- ⁴ *Savez Jugoslavenskih Pomoraca na Sušaku svojim članovima*. Jugoslavenski pomorac, Zagreb II/1922., br. 17, 5.
- ⁵ Vladimir Andrijašević: *Sindikalni pokret pomoraca*. Pomorski zbornik, knjiga II., Zagreb 1962., 1207-1236.
- ⁶ *Besposlenost pomoraca u Dalmaciji*. Jugoslavenski pomorac, Zagreb IV/1924., br. 2, 5.
- ⁷ *Osnivanje Kluba pomorskih strojara-Sušak*. Jugoslavenski pomorac, Zagreb V/1926., br. 7, 5.
- ⁸ *Organizacija kluba pomorskih strojara u Sušaku*. Jugoslavenski pomorac, Zagreb VI/1926., br. 3.
- ⁹ *Prvi ispiti pomorskih strojara u Splitu*. Novo doba, Split 4. XII. 1924., 5.
- ¹⁰ *Pomorsko strojarska škola u Splitu*. Novo doba, Split 14. VIII. 1925., 4.
- ¹¹ Vladimir Andrijašević: *Sindikalni pokret pomoraca*. Pomorski zbornik, knjiga II., Zagreb 1962., 1207-1236.
- ¹² *Raspušten upravni i nadzorni odbor Kluba pomorskih strojara*. Jugoslavenski pomorac, Zagreb XIV/1934., br. 1, 6.
- ¹³ Isto.

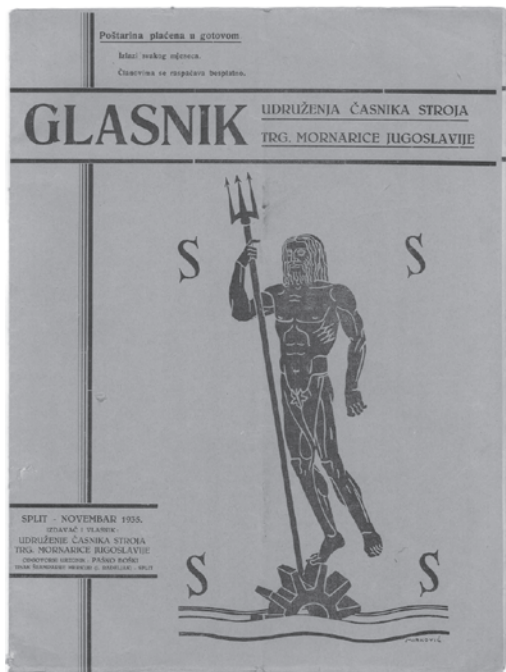
- ¹⁴ *Iz Kluba pomorskih strojara - Poništava se štampilija.* Novo doba, Split 23. VI. 1934. 6.
- ¹⁵ *Klub pomorskih strojara - Glavna godišnja skupština na Sušaku - izmirenje sa opozicionim djelom splitskih članova - Anketa o prenosu sjedišta Kluba u Split.* Novo doba, Split 2. IV. 1935. 3.
- ¹⁶ *Glasnik Udruženja časnika stroja trgovačke mornarice Jugoslavije,* Split I/1935., br. 1, 2-16
- ¹⁷ *Rezultati pomorske konferencije u Splitu.* Jadranska straža, Split XV/1937., br. 9, 385-386.
- ¹⁸ *Pomorska kronika.* Jadranska straža, Split XVII/1939., br. 2, 84.; *Novi Pravilnik o osposobljenju osoblja pomorsko-trgovačke mornarice.* Jadranska straža, Split XVII/1939., br. 3, 127.
- ¹⁹ *Iz Udruženja časnika stroja trgovačke mornarice u Splitu.* Novo doba, Split 16. I. 1939., 6.
- ²⁰ *Skupština Udruženja časnika stroja trg. mornarice-Strojari su prešli u SHPN.* Novo Doba, Split 27. II. 1939., 6.
- ²¹ Isto.
- ²² Isto.
- ²³ *Pomorci se bore za svoja prava - Kolektivni ugovor časnika stroja i radiotelegrafista.* Novo doba, Split 22. VI. 1939., 6.
- ²⁴ Vladimir Andrijašević: *Sindikalni pokret pomoraca.* Pomorski zbornik, knjiga II., Zagreb 1962., 1207-1236.
- ²⁵ Toma Maštruko: *Klub pomoraca Jugoslavije u radu i životu jugoslavenskih pomoraca za vrijeme II svjetskog rata.* Pomorski zbornik Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, knjiga 1., Zadar 1963. 93-134.
- ²⁶ Vladimir Andrijašević: *Sindikalni pokret pomoraca.* Pomorski zbornik, knjiga II., Zagreb 1962., 1207-1236.
- ²⁷ Arhiv Udruge pomorskih strojara Split.
- ²⁸ *Sekcija pomorskih strojara.* Slobodna Dalmacija, Split 19. III. 1969., 3.
- ²⁹ Arhiv Udruge pomorskih strojara Split.
- ³⁰ Isto.
- ³¹ Isto.
- ³² Isto.
- ³³ Isto.
- ³⁴ Leonardo Marušić: *STCW konvencija i bolonjski proces,* Metodički ogledi, Zagreb XVII/2011., br. 1-2, 13-22.

MARINE ENGINEERS ASSOCIATION - SPLIT

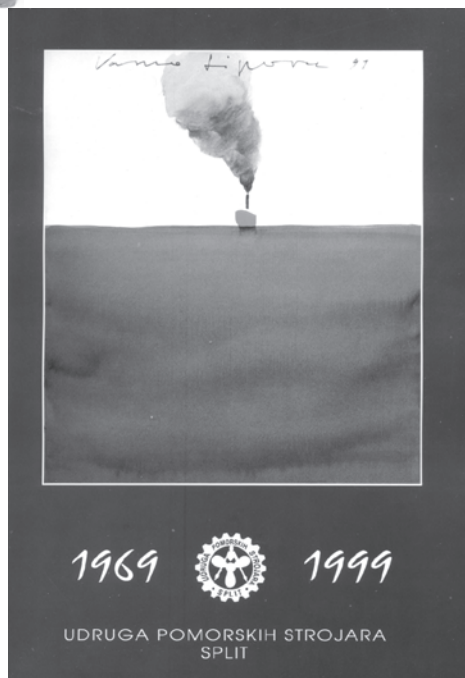
Summary

The very first association of seafarers was established in Rijeka: at the first meeting held on November 29th 1918, the so-called seafare subcommittee proposed the establishment of the association entitled Savez jugoslavenskih pomoraca (Yugoslav Seafarers Association). However, the first professional seafarers association was established seven years later, that is in 1925, in Sušak (Klub pomorskih strojara – Sušak (Marine Engineers Club)). The Split and Dubrovnik chapters were soon founded, which was followed by the establishment of the so-called Sekcija časnika stroja (Marine Engineer Officers Section) in 1933. Another association entitled Udruženje pomorskih strojara časnika Jugoslavenske trgovačke mornarice – Split (Marine Engineers Association of Yugoslav Merchant Navy Officers) in 1935. The so-called Stručni savez pomoraca (Seafarers Professional Association) was founded in the same year. This was association of lower rank officers. In 1939, the association Udruženje pomorskih strojara časnika Jugoslavenske trgovačke mornarice-Split (Marine Engineers Association of Yugoslav Merchant Navy Officers) became part of the so-called Savez hrvatskih privatnih namještenika (Croatian Association for the Self-Employed).

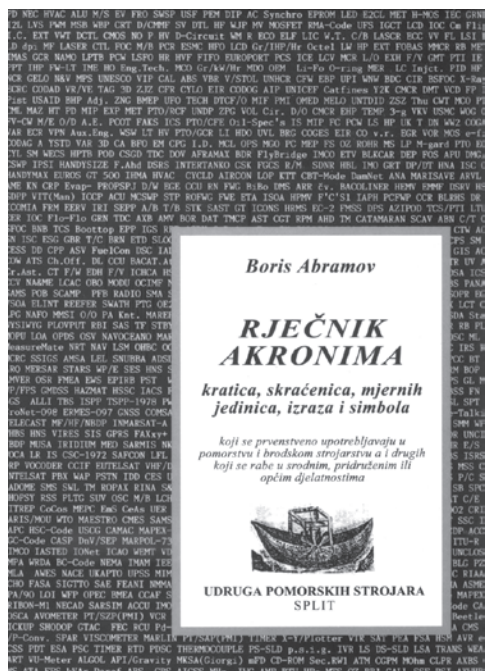
There are not any written records on either the activities or the official dissolution of the aforementioned associations as for the years that preceeded the Second World War. The only active organization was the so-called Sindikat pomoraca, lučkih i brodogradilišnih radnika Jugoslavije. (Union of Seafarers, Shipyard and Dock Workers). The first association that was founded after the Second World War was Udruženje pomorskih strojara Socijalističke Republike Hrvatske (Marine Engineers Association of the Socialist Republic of Croatia). Its Split chapter was founded on 19th March 1969. The chapter retained its legal status until 1976, when it was legally redefined as the independent association of marine engineers (Udruženje pomorskih strojara Split). The association changed its name in 1997 into Udruga pomorskih strojara-Split. (Marine Engineers Association – Split). As the oldest marine association in Croatia, the association will celebrate its 80th year of existence in 2013.



Slika 1. Naslovnica Glasnika Udruženja časnika stroja trg. mornarice Jugoslavije. Split, studeni 1935.



Slika 2. Naslovnica monografije Udruge 1969. – 1999., Split 1999.



Slika 3. Naslovnica izdanja Boris Abramov: Rječnik akronima, kratica, skraćenica, mjernih jedinica, izraza i simbola. Split 2003.

UDRUGA POMORSKIH STROJARA
SPLIT
MARINE ENGINEERS ASSOCIATION



Ukorak s vremenom



6. prosinca 2012.

glasilo br. 46

Slika 4. Naslovnica glasila Ukorak s vremenom iz prosinca 2012.